

KNYGA APIE MINISTRĄ

Aldona Armalė. 2013. *Jonas Biržiškis. Nenuspėjami gyvenimo viražai*. Vilnius,

Lietuvos Nepriklausomybės ištakos, paskelbimas ir jos įtvirtinimas su kiekvienais metais vis labiau tolsta. Praeitį užkloja ne tik neišvengiamai atsirandanti laiko migla, bet ir nūdienos iššūkiai sparčiai besikeičiančiame globalių įvykių pasaulyje. Todėl norint išsaugoti praėjusių lemtingai šviesių, nors kartais sudėtingų metų įvykius, būtina jau dabar fiksuoti (atsiminimuose, monografijose, fotografijose, dokumentų rinkiniuose ir pan.) faktus, juos apibendrinti. Ypač svarbu, kad tų metų politikos, ekonomikos ir kultūros veikėjai savo prisiminimais gali papildyti tai, ko nėra sausuose chronologiniuose leidiniuose. Tai jau autentika. Jos niekas negali pakeisti. Ji yra svarbi ne tik šių dienų knygos skaitytojui, bet ir vėlesniems istorijos tyrinėtojams.

Todėl knyga apie buvusį susisiekimo ministrą Joną Biržiškį gali sudominti daugelį skaitytojų. Jonas Biržiškis kilęs iš tos retos inteligentų kartos, kuriai teko kurti ir įtvirtinti Lietuvos nepriklausomybę XX a. pabaigoje ir XXI a. pradžioje. J. Biržiškio asmenybė lyg ir atkartoja prieškarinio Lietuvos šviesiausių valstybės vadovų bruožus: aiškų tikslo suvokimą, nepalenkiamą valią jį įgyvendinti, toleranciją kitai manantiesiems, platų valstybės ir tautos vystymosi spektrą, subtilumą sprendžiant visus gyvenimiškus klausimus. Stebėtina, kad to nesugniuždė nei tremties metai, nei kitos gyvenimo negandos. Gal prie to prisidėjo iš Žemaičių žemės bajorų Biržiškų giminės, žinomos kaip tautinio atgimimo puoselėtojai, švietėjai, paveldėti genai.

Šiuo požiūriu Aldonos Armalės knyga „Jonas Biržiškis. Nenuspėjami gyvenimo viražai“ vertinga įvairiais aspektais: istoriniu, ekonominiu, socialiniu, politiniu. Autorė ne tik pedantiškai aprašo J. Biržiškio gyvenimo peripetijas laikmečio kontekste, bet ir sugeba bešališkai, bet su pagarba, subtiliai pažvelgti ir į įvairias pareigas užėmusio žmogaus mintis, įsigilinti ir patraukliai perteikti J. Biržiškio prisiminimus. Skaitant knygą visą laiką persekioja šviesiai gražus palyginimas. Autorė, tikriausiai su pasakotojo sutikimu, net sunkiausius jo gyvenimo metus – tremtį Sibire – aprašo su lengvu sarkazmu. Tai primena rašytojo Balio Sruogos prisiminimus, aprašytus knygoje „Dievų miškas“.

Šis palyginimas neatsitiktinis. Matyt, tie gerumo, vilties ir sveiko požiūrio genai būdingi visai giminei. Juk ir tėvas atšiauriomis Sibiro tremties dienomis rašė tikėjimo ateitimi eiles: „Belioka tik kęsti savy užsidarius... Tikėtis ir laukti laikams dar prašviesiant..., kad dings šios vergijos našta“ (p. 37). Knygoje išsamiai atskleisti ir tie gyvenimo momentai, kurie ugdė būsimo ministro charakterį: nuo nerūpestingos vaikystės draugiškoje šeimoje iki pasitikėjimo savimi, kartais – tik savimi jau vėlesniais studijų Irkutske metais. Tuos bruožus išryškina ir tų metų studijų bei darbo draugai (p. 50–53, 57 ir kt.), vėliau, jau dirbant susisiekimo ministru, užimant kitus atsakingus valstybės postus, jie labai pravertė. Dažnai reikėjo priimti asmeninius sprendimus, dirbti su di-

deliais kolektyvais įvairiai mąstančių žmonių, juos įtikinti bendro suderintų grandžių darbo reikalingumu.

Knygoje pateikiama ir jaunesniajai kartai jau mažai žinoma (o gal ir nesuprantama) vertinga medžiaga apie jaunų specialistų darbo ir gyvenimo sąlygas, kai kurių atsakingų aukšto rango vadovų pastangas ugdyti Lietuvoje lietuvių kadrus, kad „neatvyktų koks noras chvostikovas“ (p. 80, 94). Tai įsidėmėjo ir tada dar jaunas, iš Sibiro grįžęs kalnakasybos specialistas Jonas Biržiškis, nors, kaip tremtinys ir specialistas, turėjęs reikalų su sprogstamosiomis medžiagomis, visada buvo sovietinio saugumo akiratyje. Įgyvendindamas šias idėjas jis niekada „neperlaužė lazdos“: priimdamas žmones į darbą paisė ne jų tautybės, o kvalifikacijos, vengė niekur nepritampančių perėjūnų.

Pagirtina, kad A. Armalė knygoje atskleidžia daugelį J. Biržiškio bruožų. Mažai kas žino, kad jis, dar dirbdamas „Granito“ įmonėje, pasireiškė ir kaip gabus racionalizatorius bei išradėjas. Tokių žmonių Lietuvai netgi sovietiniais metais labai reikėjo. Jie, pažangūs, mąstantys, numatantys ateitį, ir vedė Lietuvą į valstybingumo atkūrimą. Tokie žmonės dar anais laikais sugebėjo užmegzti kontaktus su kitų sovietinių respublikų įmonėmis ir vadovais. Vėliau, jau atgavus nepriklausomybę, tai buvo labai naudinga. Tai dar kartą patvirtina taisyklę, kad šiandiena gimsta praityje. Tie gamybiniai ryšiai su kitų respublikų įmonių ir organizacijų vadovais tada kėlė Lietuvos ir lietuvių autoritetą, kūrė vakarietiškos respublikos įvaizdį. Tuometiniai įvairaus rango Lietuvos vadovai diplomatiškai mokėjo įtikinti Maskvą kai kurių šaliai svarbių objektų statybos būtinumu. Taip gimė ir šiandieninis Lietuvos pasididžiavimas – Vilniaus–Klaipėdos greitkelis. Tai buvo statyba, iš kurios, gal kiek ir pavydėdamos, mokėsi kitos respublikos.

Lietuva taikė ir visiškai naujus, Sovietų Sąjungoje nežinomus ar mažai girdėtus darbų metodus (p. 110–114). Tai buvo ir J. Biržiškio nuopelnas, kuris tokių metodų taikymo pagrindu Maskvoje apgynė disertaciją ir įgijo technikos mokslų daktaro mokslinį laipsnį. Buvo padaręs dešimtis išradimų. Nebijojo mokytis iš kitų, toliau pažengusiųjų. Net važiuodamas kaip turistai į užsienį, Vengrijoje, Čekoslovakijoje ir kitur stebėjo jam rūpimus dalykus, visur ieškojo darbinių kontaktų (p. 122). Tai daryti, kiek tai leido sovietinė sistema, stengėsi ir oficialiais kanalais.

Visas, kaip vadovo ir žmogaus, talentas atsiskleidė 1989 m. atkūrus nepriklausomą Lietuvos valstybę. Tada, jau nuo pirmų jos gyvavimo dienų K. Prunskienės Vyriausybėje, J. Biržiškis tapo susisiekimo ministru, atsakingu už visų rūšių transportą. Reikėjo jį ne tik suderinti, bet ir daug ką sukurti, perkelti į laisvos rinkos „bėgius“. Uždavinys buvo nelengvas. Našta ne pagal kiekvieno pečius. Ji tiko gyvenime daug patyrusiam žmogui, koks ir buvo J. Biržiškis. Nelengva buvo pertvarkyti visą senąją transporto sistemą... Nelengva dar ir dėl to, kad aplink sukiojosi daug „viską žinančių“ diletantų, besiveržiančių į bet kokią aukštesnį postą. Daugelis transporto įmonių buvo atpratintos rodyti bet kokią iniciatyvą (p. 136). Reikia pripažinti, kad J. Biržiškis puikiai perprato visas ekonomines, inžinerines ir socialines subtilybes. Tik todėl transporto sistema nepatyrė didesnio sukrėtimo Maskvos planuotos agresyvios ekonominės blokados laikotarpiu. Ir tais metais nesustojo įvairių transporto kelių, tiltų statyba. Ji buvo būtina, nes suprata, kad Lietuvos keliais netrukus susidomės tarptautinių vežimų bendrovės... O kiekvienas per Lietuvą prariedantis vagonas ar automobilis – tai pinigai į Lietuvos biudžetą. Šiems darbams buvo naudingas ir Susisiekimo ministerijos įsteigtas

Kelių fondas, išgelbėjęs transporto arterijas nuo realaus suirimo pavojaus. Knygoje puikiai atskleistas J. Biržiškio gebėjimas užmegzti ryšius su kaimyninėmis ir tolimesnėmis (Kinijos, Suomijos, Mongolijos) valstybėmis. Jau tada padėti J. Biržiškio pamatai, ant kurių išaugo šaudyklinis traukinys į Azijos šalis, kiti svarbūs projektai. Būtent jo ministravimo metais Lietuva turėjo savo „Lietuvos avialinijų“ įmonę, buvo statomi europiniai geležinkelio bėgiai. Būdavo džiugu, kai vykdytą projektą vainikuodavo pabaigtuvių vainikas. Taip ažuolų lapais ir gėlėmis apipintais vainikais iš Šeštokų išvažiavo „europinis“ traukinys į Suvalkus. O iš ten – jau visi vartai į Europą atviri...

Kitas svarbus bruožas – J. Biržiškio rūpestis susisiekimui būtinų kadrų rengimu. Dėl to ne atsitiktinis, o dažnas svečias jis buvo Vilniaus ir Kauno inžineriniuose universitetuose. Didelį dėmesį skyrė ir Klaipėdos universitetui, jo Jūrteivystės institutui, nes tik čia rengiami kvalifikuoti kadrai neleistinai apleistai susisiekimui šakai – jūrų transportui (p. 222–225). Kadangi pats buvo mokslų daktaras, puikiai suprato specialistų rengimo problemas, numatė jų reikalingumą ir specializacijos kryptingumą atečiai. Jo nuomone, Lietuvai niekada nebus per daug išsilavinusių žmonių. O jie reikalingi, nes išsilavinusių žmonių niekas negali pavergti. Jie ir įvairaus rango specialistai vadovai bei politikai kartu turi kurti Lietuvos vystymosi strategijas, užtikrinti valstybės stabilumą, patrauklumą, nuolatinę plėtrą.

Daugeliui skaitytojų bus naujiena ir tai, kad ministrui teko rūpintis Lietuvos erdvės saugumo bei kontrolės klausimais (p. 200–201, 252). J. Biržiškis – vienintelis nepriklausomos Lietuvos ministras, dirbęs net septyniose Vyriausybėse. Ne dėl to, kad jis bekompromisiškai prisitaikydavo prie kiekvieno Ministro Pirmininko asmenybės, charakterio ir pan. Pagrindinė ilgo darbo priežastis – jo nuoseklus darbas, strategijos matymas ir gebėjimas įrodyti jos teisingumą, reikalingumą valstybei ir tautai. Tai nebuvo lengva. Buvo ne tik netikinčių, bet ir tokių į postus besiveržiančių žmonių, kurie ne kartą bandė „kelti bangas“, nors neturėjo jokių argumentų. Bet J. Biržiškio teisingumo ir teisumo argumentai, požiūris, kaip ir jo statyti keliai, tiltai telkė žmones darbui. Tik dėl to Lietuva šiandien turi ne tik tinkamai funkcionuojančią susisiekimui ir transporto sistemą, bet ir kvalifikuotus jo išugdytus kadrus. Idėjos visada gyvena toliau, ilgiau...

Knygos autorė J. Biržiškio asmenybę atskleidžia ir kaip ypač palankią kultūrai, gamtosaugai, sportui... Jo pastangomis buvo paremtas ne vienas kultūros įvykis, ateities kartoms išsaugotas gamtos ir istorijos paveldo objektas.

Traukiniai veža ne tik anglį, naftą, grūdus, mašinas. Jie į tolį nubilda veždami ir jais besirūpinančių žmonių darbus, svajones, tikėjimą. Tikriausiai ir ilgesį...

Knyga parašyta ypač nuoširdžiai, išbaigta. Biografinės knygos rašyti yra gana sudėtingas ir nedėkingas darbas. Ypač kai istorijos lūžiuose praeitis persipina su dabartimi. Autorei A. Armalei pavyko išvengti povandeninių rėvų, nereikalingų užutėkių. Dėl to knygą galima skaityti ir kaip grožinę publicistiką, jau nuo pirmų puslapių prikaustančią dėmesį.

Knygos patrauklumą, be abejo, didina ir įdomios, kartais retos nuotraukos. Tai stiprus emocijų ir pažinimo šaltinis. Galima neabejoti, kad knyga susilauks ne tik specialistų ir vadovų, bet ir kitų žmonių dėmesio.

Stasys Vaitekūnas

